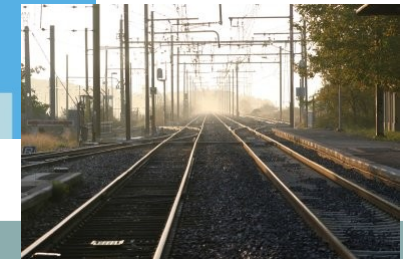


LES OPERATEURS FERROVIAIRES DE PROXIMITE EN REGION PACA



JONCTION 413, Avenue Gaston Berger - 13625 Aix-en-Provence Cedex 01 - Tél. 04 42 26 65 60



SOMMAIRE

Volet 0. Rappel des éléments de contexte

Volet 1. Périmètres de mise en place possibles d'un OFP

Volet 2. Périmètres envisageables en PACA

Volet 3. Eléments financiers de cadrage

Volet 0

Rappel des éléments de contexte



Constat sur le trafic ferroviaire au plan national

Dégradation constante de la part du ferroviaire :

En France, entre 2002 et 2007, le trafic ferroviaire a diminué de 12,5% en tonnages alors que sur la même période il progressait de 45% en Allemagne...

Le déficit de la SNCF se creuse au fil des ans :

2003 = - 451 M€

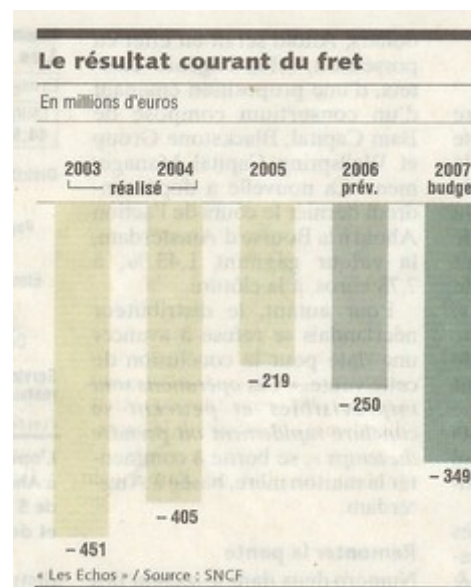
2004 = - 405 M€

2005 = - 219 M€

2006 = - 250 M€

2007 = - 349 M€

2008 = - 360 M€
Prévisions 2009 :
600/650 M€



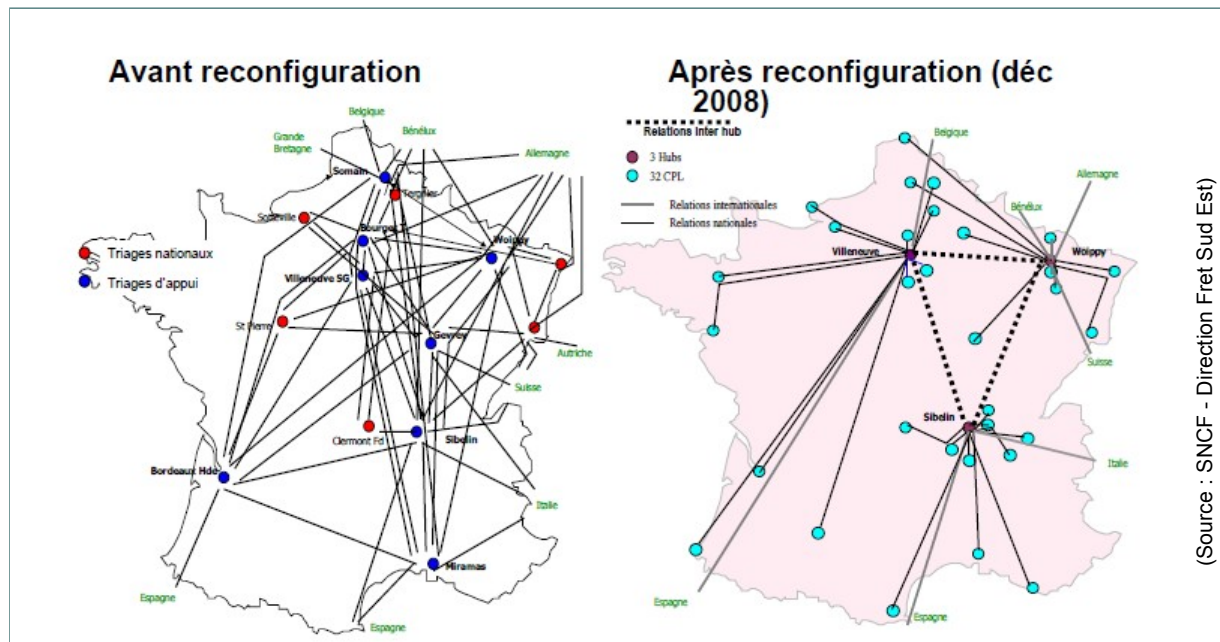
Les mesures prises par la SNCF pour enrayer le déclin

Plan VERON 2005 - 2007

- Abandon de certains trafics
- Réajustements tarifaires
- Allègement du nombre des points desservis

Politique des « Hauts débits ferroviaires »

- Création de 3 Hubs auxquels sont rattachés 31 plates-formes
- Fermeture de 262 gares fret



Une réorganisation profonde du Fret ferroviaire

Engagement national pour le fret ferroviaire: Une exigences et de nouvelles opportunités

Face à l'évolution de la situation, fret SNCF doit se réorganiser en profondeur pour aller vers un développement économique durablement équilibré.

L'engagement national pour le fret ferroviaire offre des opportunités pour le fret avec :

- La création d'un véritable réseau d'AF cadencées,
- Le doublement du transport combiné,
- La création d'Opérateurs Ferroviaires de Proximité
- Le développement du fret ferroviaire entre les aéroports,
- La création d'un réseau orienté fret,
- La suppression de goulets d'étranglements,
- L'amélioration de la desserte ferroviaire des ports,
- L'amélioration des services offerts aux transporteurs.

Les bases conceptuelles de la réflexion OFP

Depuis 2003, trois rapports ont jeté les bases de ce que pourrait être un OFP :

➡ Rapport des sénateurs Haenel et Gerbaud de 2003

intitulé « *Fret ferroviaire français : la nouvelle bataille du rail* »

- Visa la stratégie de développement du fret ferroviaire à partir :
- de l'organisation du système de production de la SNCF
 - de la capacité des infrastructures
 - de la mobilisation des partenaires

➡ 1 Rapport de Jacques CHAUVINEAU d'octobre 2005

- Coopération des milieux économiques, appuyée par les Régions, pour se réapproprier le transport ferroviaire.
- Distinction entre les flux massifiés des organisations conçues en osmose avec le tissu économique local.
- Création des OFP pour organiser la massification des flux émanant des territoires.

➡ 2 rapport de Jacques CHAUVINEAU de septembre 2006

- Le Plan fret de la SNCF : recentrage sur des axes massifiés et conséquences d'un retrait sur le tissu éco local.
- La double activité : l'acheminement sur les grands axes / la desserte de flux plus diffus répartis sur le territoire.
- Les grandes lignes de ce que pourrait être un OFP et le cadre de leur intervention : autonomie économique, partenariat entre chargeurs et opérateurs

Volet 1

Périmètres de mise en place possibles d'un OFP



Le cadre général d'intervention

La mise en œuvre du Plan Fret sur le territoire de la région Provence – Alpes – Côte d'Azur s'est traduit principalement par la diminution des fréquences de certaines dessertes en wagons isolés.

Cette dégradation de l'offre a conduit au ralentissement du trafic.

Face à ce constat, et dans une perspective de développement durable, la DREAL PACA a souhaité identifier les secteurs où la mise en place d'OFP serait susceptible de contribuer à la relance du trafic ferroviaire.

La mission confiée à JONCTION s'inscrit dans cet objectif.

Nous allons vous en présenter les résultats.

Le cadre général d'intervention

*En région PACA,
les territoires sont inégalement desservis en matière de wagons isolés.*

La démarche a consisté, là où il y avait des insuffisances, à créer une offre en agissant sur **3 leviers** :

- **L'approvisionnement** en wagons isolés depuis le ou les dernier(s) triage(s) ;
- **La desserte interne** nécessaire à l'irrigation du périmètre étudié ;
- **La mise en place de « Terminalistes »** là où le besoin pourrait apparaître.

Le cœur de métier de l'ORF :

- Le ramassage et la distribution des wagons isolés ;
- L'exécution des prestations terminales pour les trains complets des Entreprises Ferroviaires ;
- L'exécution de trafics trains complets à courtes distances pour son propre compte.
- La gestion et l'entretien des voies ferrées portuaires et demain, la gestion et l'entretien des lignes secondaires du réseau ferré national

Outre l'acheminement de wagons, quatre autres domaines d'intervention possibles pour les OFP

– La création de « Terminalistes »

Certains sites peuvent nécessiter de telles mises en place comme par exemple le Parc d'Activités des Bréguières aux Arcs.

– La gestion de l'infrastructure du domaine ferré portuaire

Avec le transfert des voies ferrées au bénéfice du Grand Port Maritime de Marseille.

– L'entretien de l'infrastructure

Sur certaines lignes secondaires, il serait sans doute souhaitable de faire assurer par des OFP l'entretien de l'infrastructure, mais cela nécessite toutefois la levée d'un préalable réglementaire en cours d'examen au Parlement. Toutefois, peu de lignes sont concernées sur le territoire de PACA.

– Des prestations annexes.

Comme la location de wagons, organisation de service de porte à porte, gestion de stock, entretien des ITE....

Volet 2

Périmètres OFP envisageables en PACA



Périmètres envisageables

L'examen du trafic ferroviaire nous amène à considérer que deux départements n'ont pas de besoins non satisfaits

Département de Vaucluse

Ce département qui connaît une activité ferroviaire encore importante bénéficie d'une desserte wagons isolés compatible avec le niveau de trafic actuel.

Département des Bouches-du-Rhône

La desserte ferroviaire de ce département est correctement assurée aujourd'hui. Elle est constituée pour l'essentiel d'envois réalisés en trains complets, soit en provenance du GPMM, soit de la zone industrialo-portuaire de Fos ou de l'Etang de Berre.

Le triage de Miramas reste néanmoins le point d'articulation majeur des trafics du lotissement.

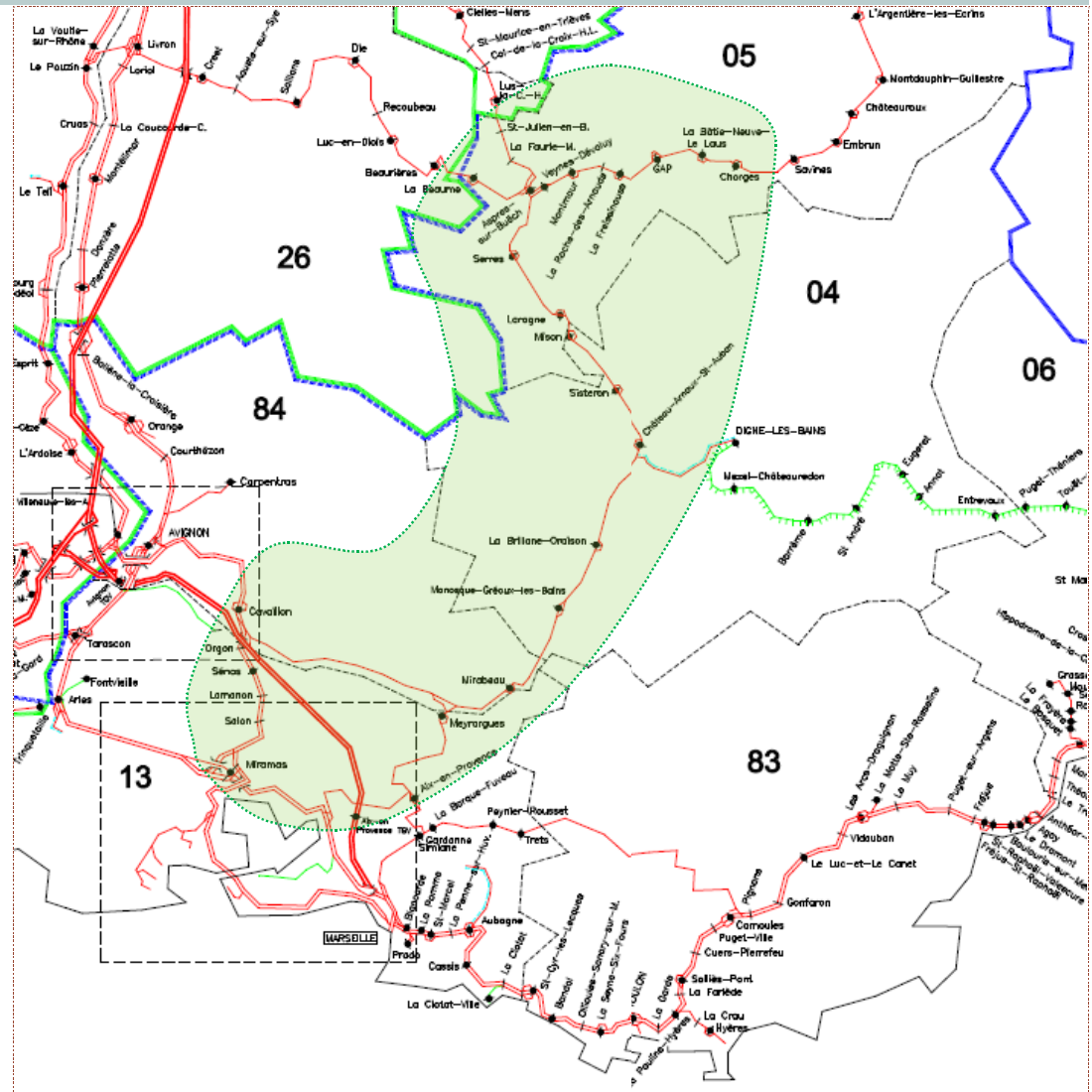
Il resterait alors deux secteurs où la mise en place d'un OFP pourrait être envisagée :

- Secteur Val de Durance***
- Secteur Littoral***

Le Secteur Val de Durance

Ce périmètre correspond à l'axe : Miramas – Cavailon – Pertuis – Château Arnaux – St Auban – Veynes – Chorges

Le périmètre étudié



(Source : Atlas Ferroviaire 2007 – SNCF)

Le Secteur Val de Durance

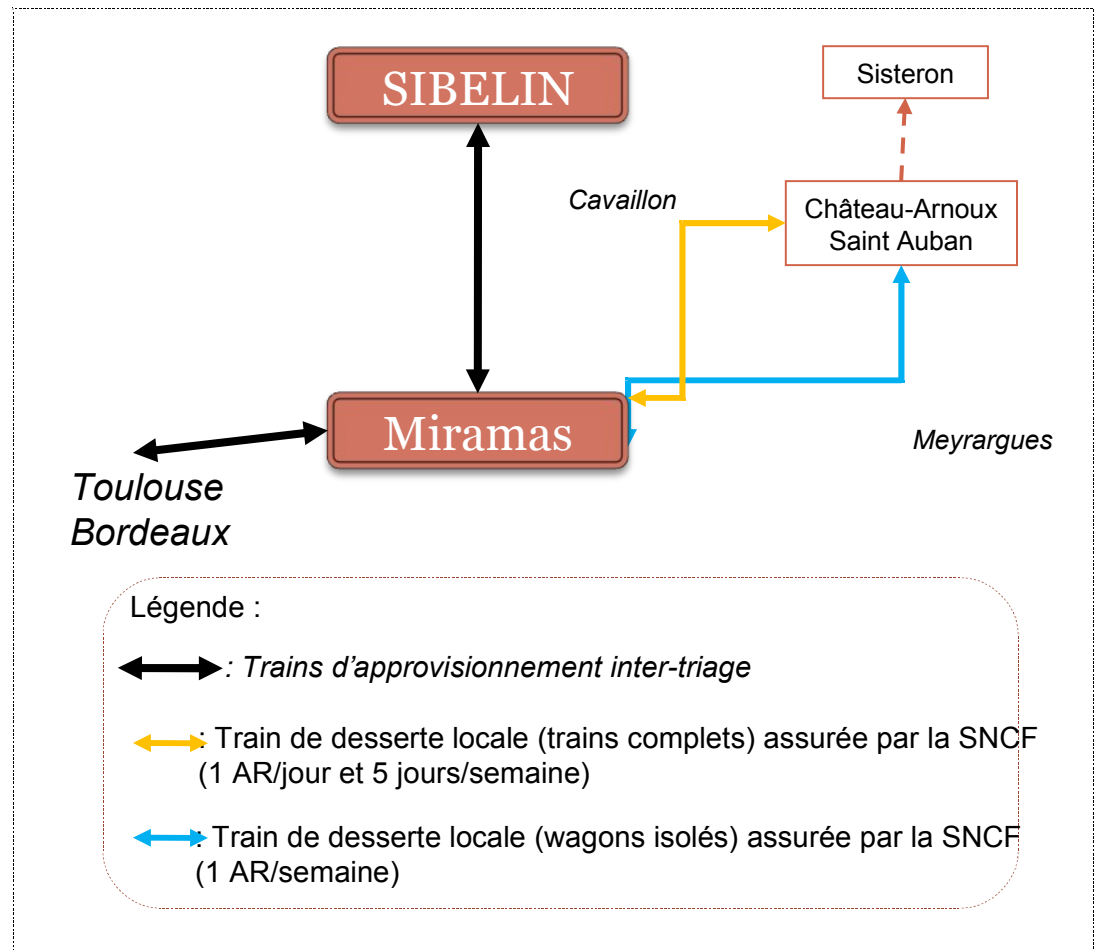
La desserte actuelle du secteur en wagons isolés

Elle est assurée 1 fois par semaine avec un train d'apport en provenance de Miramas jusqu'à St Auban qui permet la livraison de 2 entreprises:

- Château Arnoux – St Auban : ARKEMA
- Sisteron : SANOFI

Les autres gares et les autres chargeurs ne sont plus desservis en wagons isolés.

Le trafic global est de l'ordre de 3200 wagons.



Le Secteur Val de Durance

Le service à assurer par l'OFP

Deux solutions envisageables

Solution 1 : Desserte wagons isolés

L'OFP assure :

-une desserte quotidienne 5 jours/hebdo « Chorges – Château-Arnoux – St Auban – Miramas »

Solution 2 : desserte wagons isolés + trains complets (TC) OFP

L'OFP assure :

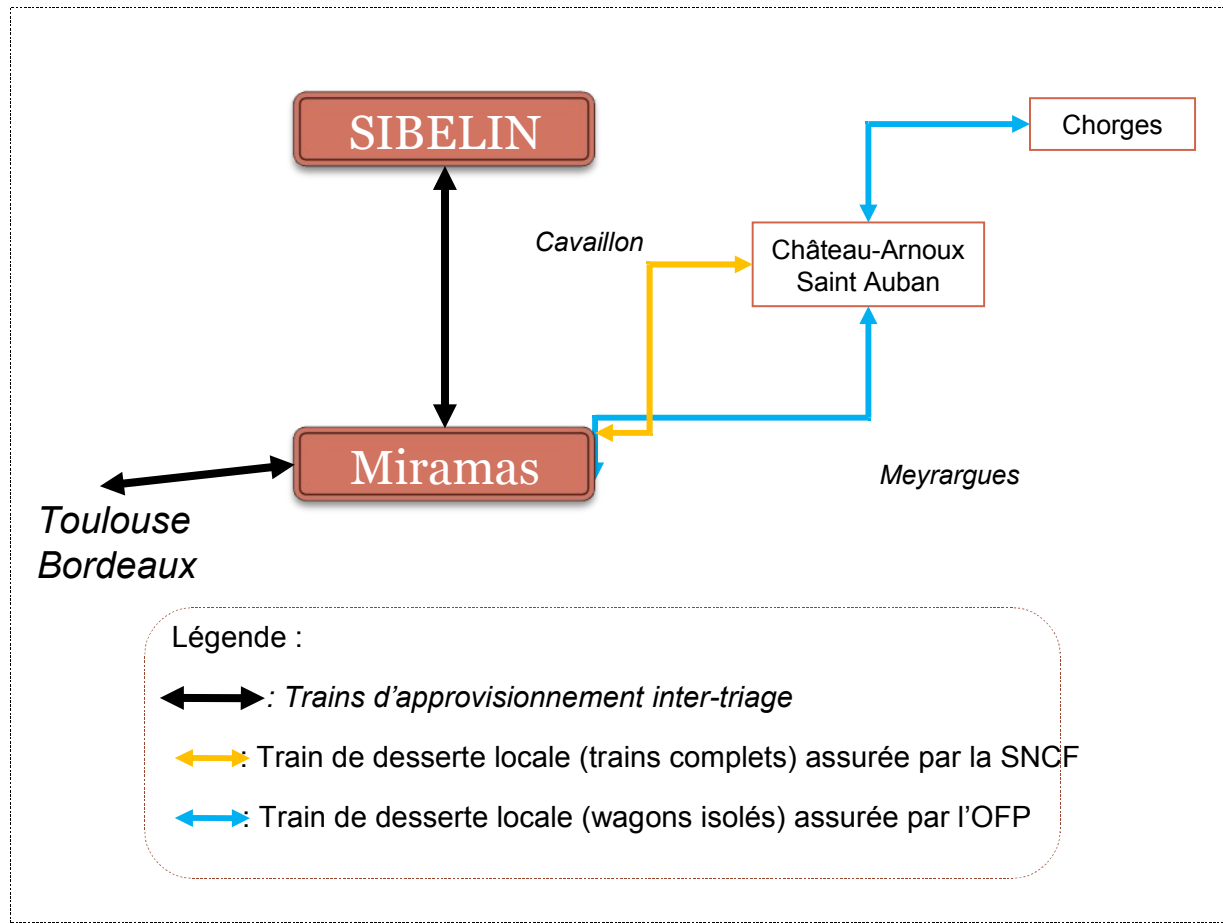
- une desserte quotidienne 5 jours/hebdo « Chorges – Château-Arnoux – St Auban – Miramas »
- sous sa propre maîtrise, le trafic en trains complets dans le Val de Durance ainsi que des relations à courtes distances.

Potentiel de trafics supplémentaires dans ce secteur :

La traction terminale de trains complets pour le compte des Entreprises Ferroviaires depuis Miramas ou Veynes ; elle représente aujourd'hui plus d'1 TC/jour.

Le Secteur Val de Durance

La desserte wagons isolés envisageable



Le Secteur Val de Durance

Récapitulatif des trafics récupérables par un OFP

Au global et à terme, en fonction des organisations retenues, des capacités pour l'OFP à assurer des transports de trains complets à courtes distances dans des conditions économiques concurrentielles, les tonnages récupérables pourraient se situer entre 115 000 et 250 000 tonnes.

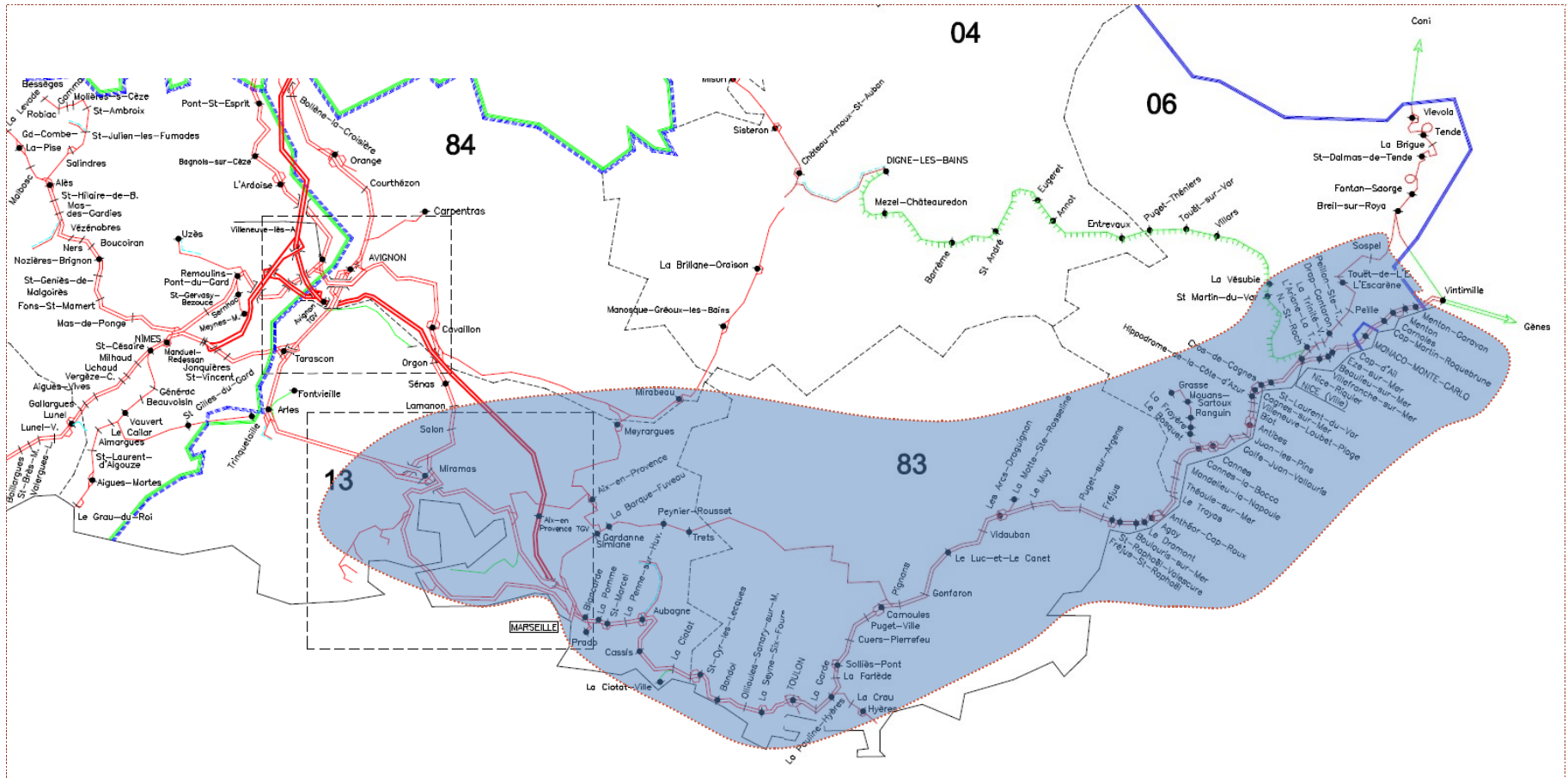
Solutions	Gares ou lignes	Nature des trafics récupérables	Tonnages annuels en régime de croisière
Solution 1 : desserte wagons isolés			
Trafic actuel	Château-Arnoux – St Auban/Chorges	Trafic assuré par la SNCF : produits chimiques pour ARKEMA et SANOFI	26 000
Trafic récupérable	Chorges	Eaux minérales	60 000
	Chorges	Bois	7 500
	Veynes	Bois	7 500
	Sisteron	Bois	7 500
	Château-Arnoux – St Auban	Bois	7 500
Total Solution 1			115 000
Solution 2 : desserte wagons isolés + trains complets			
Report solution 1			115 000
Trafic récupérable sur l'axe et autres destinations			130 000
Total Solution 2			~250 000

Le Secteur Littoral

Ce périmètre comprend les lignes :

- Miramas – Nice
- La Seyne – Hyères
- Cannes – Mouans-Sartoux
- Nice – Breil

Le périmètre du secteur étudié

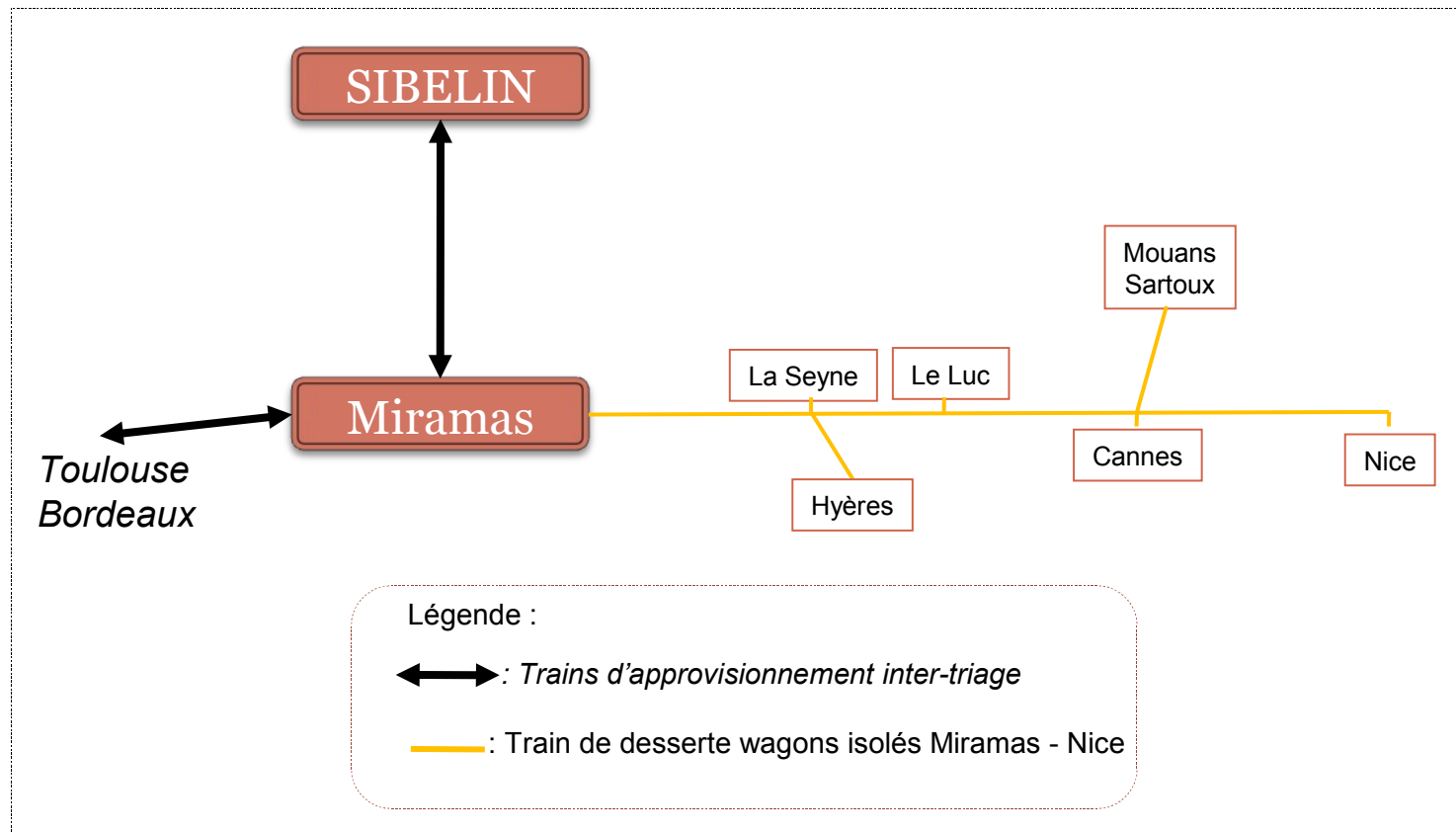


(Source : Atlas du réseau ferré national 2007 – SNCF)

Le Secteur Littoral

La desserte actuelle du secteur

Le trafic ferroviaire réalisé dans ce secteur en wagons isolés s'établit aujourd'hui à environ 150 000 tonnes par an.



Le Secteur Littoral

Le service à assurer par l'OFP

Deux solutions envisageables

Solution 1 : Desserte wagons isolés

L'OFP assure une desserte quotidienne 5 jours/hebdo « Miramas – Nice » avec desserte des gares intermédiaires et de Mouans-Sartoux

Solution 2 : Desserte trains complets (TC) par OFP

Variante 1 - le trafic des TC accessible à court terme 300 000 tonnes :

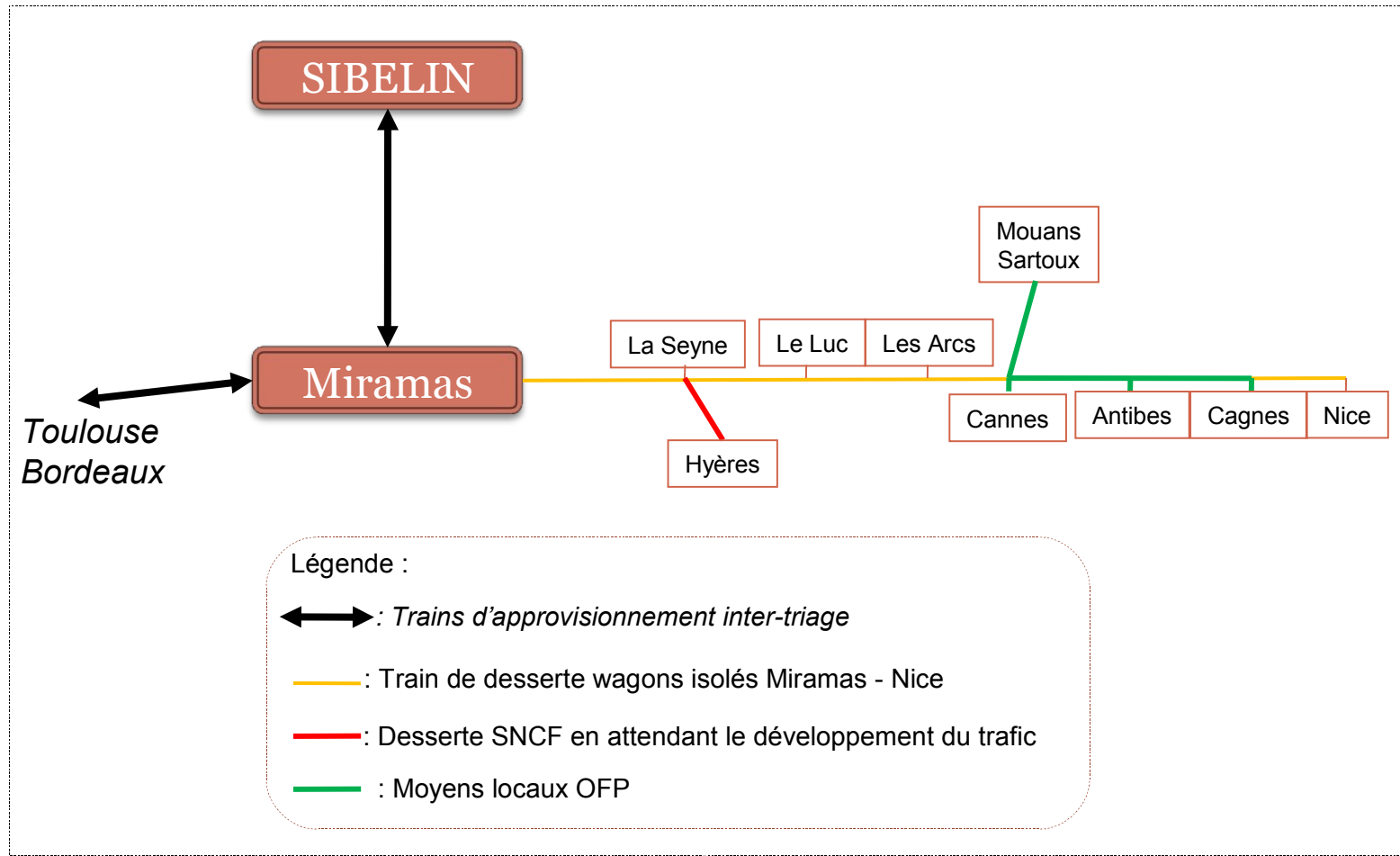
- 60 000 tonnes de produits pétroliers sur La Garde (assuré par la SNCF aujourd'hui)
- 130 000 tonnes de granulats sur Les Alpes – Maritimes et 60 000 tonnes de mâchefers sur BdR
- 45 000 tonnes de coke de pétrole sur l'arrière pays niçois

Variante 2 - le trafic des TC accessible à moyen terme 300 000 tonnes :

Arrêt des exportations de 300 000 tonnes de ciment sur la Corse via le port de Nice et report sur le port de Toulon.

Le Secteur Littoral

Les solutions envisageables



Le Secteur Littoral

Récapitulatif des trafics pouvant être récupérés par un OFP

Au global et en fonction des solutions et variantes retenues, les tonnages récupérables (hors trafics existants) pourraient se situer entre 15 000 et 550 000 tonnes.

Solutions	Gares ou lignes	Nature des trafics récupérables	Tonnages annuels en régime de croisière
Solution 1 : wagons isolés	Hyères	Boissons	40 000
	Le Luc	Enduits de façade	25 000
	Mouans-Sartoux	Voitures	30 000
	Antibes	Voitures	30 000
		Boissons	7 000
Les Arcs	Bois	15 000	
Total solution 1			150 000
Solution 2 : trains complets à court terme (variante 1)	La Garde	Produits pétroliers	60 000
	Cagnes sur Mer (?)	Granulats	150 000
		Mâchefers	60 000
	Nice / Peille	Coke de pétrole	45 000
Total solution 2 / Variante 1			300 000
Solution 2 : trains complets à moyen terme (variante 2)	Arrière pays niçois	Ciment (exportations via Toulon)	300 000
Total solution 2 / Variantes 1 + 2			600 000

Volet 3

Eléments financiers de cadrage



Les deux projets volontaristes pouvant être développés sur le territoire régional

1 – La création d'un OFP pour le secteur Val de Durance

2 – La création d'un OFP pour le secteur Littoral

Il est impératif pour le ou les 2 OFP créés d'assurer du trafic en trains complets à courtes distances sous leur propre maîtrise commerciale.

Trois remarques :

- **Les coûts** : estimés par le bureau d'études, ils intègrent une marge d'erreur de +/- 30%.

- **Les Recettes** : nous distinguerons celles pouvant être estimées par le bureau d'études de celles qui resteront à négocier avec la SNCF et les autres Entreprises Ferroviaires.

- **Les chiffreages** proposés se placent dans une perspective dynamique de développement, notamment avec la réalisation de trafics sous maîtrise directe OFP.

Secteur Val de Durance

Moyens à mettre en place pour assurer les missions : éléments de coûts

Pour un trafic wagons isolés et trains complets de près de 250 000 tonnes et un parcours annuel de 190 000 km – train, il est nécessaire de mettre en place :

- 3 locomotives de ligne et 1 locotracteur,
- 18 agents,
- Avec un ensemble de charges légèrement inférieur à 4 millions d'euros

Soit un prix de revient moyen à la tonne transportée de 15 €.

Secteur Littoral

Moyens à mettre en place pour assurer les missions : éléments de coûts

► Pour un trafic wagons isolés et trains complets de près de 450 000 tonnes et un parcours annuel de 250 000 km – train, il est nécessaire de mettre en place :

- 4 locomotives de ligne et 1 locotracteur,
 - 19 agents,
 - Avec un ensemble de charges de 5,3 millions d'euros environ
- Soit un prix de revient moyen à la tonne transportée de 12 €.**

► Pour un trafic wagons isolés et trains complets de près de 750 000 tonnes et un parcours annuel de 350 000 km – train, il est nécessaire de mettre en place :

- 7 locomotives de ligne et 1 locomotives de manœuvres,
 - 31 agents,
 - Avec un ensemble de charges de 8 millions d'euros environ
- Soit un prix de revient moyen à la tonne transportée de 11 €.**

Conclusion



Conclusion

Contrairement à certaines régions françaises, Provence-Alpes-Côte d'Azur s'est trouvée beaucoup moins pénalisée par la mise en œuvre du plan fret de la SNCF ; cette situation s'expliquant par des considérations géo-économiques.

Par contre, l'analyse des échanges montre qu'il existe **des trafics relativement importants à courtes distances** réalisés par la route et pour lesquels une réponse ferroviaire constituerait une alternative techniquement adaptée et économiquement justifiée.

Si les Entreprises Ferroviaires, dont la stratégie est plus orientées vers les échanges à longues distances, ne font pas preuve d'un intérêt marqué à l'égard de ces flux, JUNCTION considère qu'il existe là des opportunités susceptibles d'être développées par de petites structures de type OFP.

Toutefois la création d'OFP en charge des seules opérations de ramassage et de distribution des wagons isolés ne nous paraît pas constituer une activité suffisante pour devenir une réponse économiquement crédible face à l'attente de certains chargeurs.

Conclusion

Une réponse plus durable pourrait être trouvée dans :

- **L'élargissement du champ d'intervention des OFP**, avec l'acheminement des trains complets à courtes et moyennes distances sous maîtrise OFP ou en relais sur le territoire régional de trains sous maîtrise des Entreprises Ferroviaires ;
- **La gestion, l'entretien et l'exploitation des voies ferrées** portuaires et de certaines lignes secondaires (peu de lignes concernées en PACA) dès que les textes le permettront.

Cela pourrait, de notre point de vue, constituer le support de développement d'une activité nouvelle qui, agrégée aux transports des wagons isolés, permettrait **une mutualisation des moyens et des personnels** favorisant ainsi l'atteinte d'un équilibre économique pérenne.

Mais le choix entre les différentes solutions envisagées ne pourra se faire ***qu'en accord et sur le périmètre négocié avec la SNCF et les autres entreprises Ferroviaires*** .

Les propositions finales qui se dégageront de cette phase de négociation pourraient amener à retenir des contours ou des contenus légèrement différents de ceux décrits et analysés précédemment.

Ainsi, pour les deux secteurs de pertinence proposés, et au-delà des trafics identifiés, **des investigations complémentaires devront être menées** afin de consolider plus encore les équilibres financiers.